

Simpósio Tendências e Inovação no Setor Automotivo

Representante do BNDES: Tiago Toledo Ferreira, economista do Departamento de Indústria Pesada, da Área Industrial.

Data: 1º de setembro de 2008.

Local: São Paulo (SP).

Promoção: SAE Brasil.

Página eletrônica do evento: <http://www.automotivebusiness.com.br/tendencias2008.html>.

A emergência de novas tecnologias e a maior abertura comercial introduziram pressões competitivas que impulsionaram diversas transformações vivenciadas pela indústria automotiva desde o início da década de 1990. Mais recentemente, fatores relacionados ao meio ambiente e à segurança entraram na agenda, balizando os esforços de desenvolvimento tecnológico. Nesse cenário, eventos como o simpósio Tendências e Inovação no Setor Automotivo são fundamentais para avaliar os movimentos recentes e apontar possíveis rumos para a indústria.

Das diversas exposições do evento, as duas que trataram de temas de maior interesse do BNDES fundamentam este relato, quais sejam: a palestra “Challenges and Global Trend”, de Wim van Acker (Roland Berger), e o painel “A Engenharia Brasileira Pode Competir Globalmente?”, que contou com a participação de Steve Kenner (Ford), Renato Mastrobuono (Iveco) e João Alvarez Filho (Volkswagen).

Acker elencou temas-chave para o desenvolvimento do mercado automotivo:

- Demografia – crescimento menor, bastante diferenciado entre as regiões;
- Urbanização – as cidades concentram a maior parte da população e novas supercidades surgirão;
- Segurança – o número de mortos em acidentes crescerá com o aumento da frota, tornando a questão mais evidente;
- Política ambiental – aumento da regulação, que será mais rígida; e
- Digitalização – aumento da tecnologia de mídia; por exemplo, conectividade entre os carros e GPS.

TIPOS DE ESTRUTURA FINANCEIRA NO MODELO FLEURIET

TIPO	CAPITAL DE GIRO (CDG)	NECESSIDADE DE CAPITAL DE GIRO (NCG)	SALDO DE TESOURARIA (ST)
I	≥ 0	< 0	≥ 0
II	≥ 0	≥ 0	≥ 0
III	≥ 0	≥ 0	< 0
IV	< 0	≥ 0	< 0
V	< 0	< 0	< 0
VI	< 0	< 0	≥ 0

Fonte: Adaptado de Marques e Braga (1995).

O principal ponto discutido foi a questão ambiental que, no curto prazo, exigirá tanto a migração energética – em direção a fontes mais limpas e renováveis – quanto medidas que reduzam o consumo.

A busca por menor consumo envolve medidas que vão desde *downsizing* dos carros – motores mais fracos e carros menores – a mudanças de materiais, passando pela melhoria na aerodinâmica e introdução de componentes que aumentem a eficiência dos motores. Em termos de materiais, espera-se que os materiais compostos substituam os metais em movimento, substituição similar àquela em curso na indústria aeronáutica.

Não menos importante, a migração energética dos veículos é necessária em face do provável esgotamento das reservas de combustíveis fósseis. Esse movimento será desenvolvido em, pelo menos, vinte anos. O álcool não assumirá posição de combustível global, mas será adotado em determinados mercados, sendo o norte-americano o principal; dificilmente, será utilizado na Europa. Um fator-chave para o sucesso do combustível é a existência de área cultivável e o desenvolvimento de fontes alternativas para não prejudicar a oferta de alimentos. Wim van Acker acredita que estamos longe de viabilizar a célula de combustível, o que torna inviável o hidrogênio. Os híbridos ganharão espaço até que se esclareça qual é a solução energética definitiva, sendo promissor o padrão diesel-elétrico ou o carro elétrico para duas pessoas com baterias recarregáveis. Além de energias alternativas, o expositor sugere que pesquisas precisam buscar aumentos de eficiência energética no padrão atual, o que redundaria em ganhos ambientais significativos no curto prazo.

Em relação ao Brasil, o palestrante sugere a manutenção do foco no padrão *flex-fuel*, desenvolvendo soluções para maximizar a eficiência. A adoção de

tecnologias híbridas, que envolvam energia elétrica, facilitaria a inserção internacional da produção brasileira. O atendimento aos requisitos internacionais de segurança e meio ambiente é necessário, se o país tenciona estar entre os líderes do setor.

Tendo em vista essas transformações, a principal questão passa a ser o posicionamento da indústria nacional, sendo a capacitação da engenharia automotiva nacional crucial para a melhora da inserção externa da indústria automobilística brasileira.

A engenharia nacional é ágil, criativa, competente e tem credibilidade, na opinião de Renato Mastrobuono. Aliados ao baixo custo relativo de nossos engenheiros, esses fatores explicam a presença de tantos centros de desenvolvimento tecnológico de montadoras no país. A diversidade energética é uma vantagem competitiva do Brasil. Mastrobuono refuta o conceito de carro mundial e defende que os projetos competitivos precisam: ser modulares e flexíveis, contemplar modelos básicos e desenvolver soluções orientadas ao atendimento de demandas do mercado interno.

Steve Kenner apontou a China, a Índia e a Rússia como principais concorrentes brasileiros, por terem padrão de especialização produtiva similar ao nosso – carros compactos. Assim como Mastrobuono, Kenner é contrário ao conceito de carro mundial. Prefere pensar em módulos globais que funcionam como base para o desenvolvimento de produtos específicos para cada tipo de mercado. A produção desses módulos demanda centros de tecnologia integrados a diferentes laboratórios e centros em todo o mundo que disponibilizem as tecnologias mais avançadas desenvolvidas.

A especialização na produção de carros compactos representa enorme potencial de exportação de projetos e automóveis para os mercados emergentes. No entanto, a concorrência global é acirrada e a indústria local precisa avançar, fornecendo soluções sofisticadas tecnologicamente e mais seguras a preços competitivos.

Desdobramentos para o Banco

O BNDES desempenha papel fundamental por meio do apoio a projetos no âmbito do Programa de Engenharia Automotiva. A atração de projetos viabiliza a exportação de novos produtos e abre novos mercados para a indústria nacional. O grande desafio é aumentar a penetração do programa no segmento de autopeças.

Adicionalmente, na palestra “Eliminando Elos Frágeis na Cadeia de Suprimento: Qualidade e Gargalos diante dos Novos Patamares de Produção”, Letícia Costa, vice-presidente da Booz & Company, expôs conclusões de pesquisa desenvolvida nas empresas de autopeças brasileiras. Ela apontou a baixa qualidade relativa dos processos e do investimento como um dos fatores que prejudicam a competitividade das firmas nacionais. A listagem de segmentos críticos, que enfrentam maior dificuldade para expandir a produção, foi outro ponto interessante apresentado na palestra. O objetivo passa a ser apoiar a melhora de qualidade e a expansão dos segmentos críticos, promovendo ganhos de eficiência e adensando a cadeia, o que aumenta a agregação de valor à produção local.